

東京の幹線街路形成の史的研究 —東京市区改正條例を中心として—

首都高速道路公団計画部 正会員 堀江 興

序

徳川家康が16世紀末江戸入城を果てして以来270年にわたり、江戸は日本における一大都市として発展を遂げるに至った。そして19世紀中葉に至り、時代は明治になり、東京が事実上の首都になり、国際的にも勃興期にあった日本において、東京の市区改正事業が本格的に実施され、それは大正初期迄続行されひとまず終了をみた。

しかしながら、この市区改正計画や事業については、建築、歴史、法律、都市工学にかかわる分野の一部識者によって紹介研究がなされているが、土木の立場からの本格的紹介研究の事蹟が殆んどみられない状況にある。

故に本論においては、市区改正條例を中心とした明治期から大正期に至る、東京の幹線街路形成について、その史的研究を行うものである。

1. 東京遷都にもなう「帝都」の道路整備の発端

江戸が東京と改称されたのは、明治元年7月17日のことである。すなわち「朕今萬機ヲ親裁シ億兆ヲ綏撫ス。江戸ハ東国第一ノ大鎮、四方輻輳ノ地。宣シテ親臨シテ共政ヲ視ルベシ。因テ自今江戸ヲ稱シテ東京トセン。是朕ノ海内一家東西同視スル所以ナリ。衆庶此意ヲ體セヨ。明治元年七月十七日」という詔書が下された。しかし東京が首都であるとは、ここでは明言されず、西京の京都に対して東京を同視するということであったが、明治2年3月28日天皇が京都から東京に再び戻られて以来、「帝都」の礎が築かれたとみなされている。当時の明治政府にとっては数多の政治行政が山積していたが、「東京」については国内的にも国際的にも新しい時代の感覚で、その整備が進められる必要があった。すなわち明治政府は中央集权的な統一国家の建設を進めるとともに、それにふさわしい「帝都」の建設と実現することが急務であった。

東京府は、まず道路に人車道の別をつけることから実行に移すことになり、明治4年4月、新橋・銀座・築地一帯の市街地の道路の修築について、政府に伺書を提出した。すなわち府下道路修繕之儀ニ付伺書というもので、「府下高輪口ヨリ蒲田橋御門迄ハ諸人殊ニ難歩ノ地ニテ車馬駕籠ノ類昼夜無間御往来間ニハ相衝突致候儀モ有之、且老幼通行ノ難儀ハ勿論間ニハ怪我ヲ受、死ニ至ル者モ有之、甚以不相濟事ニ付、右道筋中央三間又ハ四間ヲ車馬通行ノ所ト定メ、(石ヲ敷分界ヲ立候事)左右ヲ徒歩往來ト致度見込ニ候処、道路甚不平ラニシテ普請不差加候テハ右ノ運ニ至リ兼候ニ付、差当リ道路修繕相加度、尤入費ノ儀ハ三厘道ト皆候江法ニ基キ、牛車・大八車・大六・大七・小車・地車・中車・人力車、馬車、荷物搬送等ノ大小ノ車賃取入高ノ内、三厘ヲ取立、仮令ハ金百兩ニ付金三兩銀百兩に付銀三匁・銭百貫文ニ付銭三貫文ノ割合ニテ目的相立要儀ニテ取調中ノ処、今般御運ノ旨モ御座候ニ付、今又更ニ取調、左ノテ条ヲ以相同申候。

外国人凡通行道

一、高輪口ヨリ大通リ芝口橋ヲ渡リ、尾張町三丁目迄。一、尾張町ヨリ京橋ヲ渡リ疊町五郎兵衛町根治橋御門迄。一、疊町ヨリ蒲田御門迄。一、日本橋ヨリ浅草迄。右道路修繕御入費ノ儀ハ方丈之通諸車三厘道普請料取立費用ニ相充可中、尤右費用ハ一時繰替金ヲ以江候積立。一、尾張町ヨリホテル迄之道路ハ運上所余金ヲ以其費用ニ充候積立。一、尾張町ヨリ山下御門内芝口一丁目迄岸通りヨリ幸橋御門内内路共東京府方通り外橋迄之道路ハ当府定額金ヨリ費用に充候積立。一、鍛冶橋御門内馬場光御門内大手迄ノ道路ハ大蔵省ヨリ可被差出候歟。先右之通見込相立奉同候儀、至急御指撥被下度、此段申上候也。辛未四月 東京府 辨官御中」とあり、車馬交通量の増加から外国人凡通行道を中心に、道路中央三間又ハ四間を車馬通行の車道と定め、左右両側を徒歩往來の人道に区別し、車税と称する通行税を徴収してその費用で道路の改修修築を実施しようとするものであった。ここで道路の修築というのは外国人にあつたろくない道路を作ることにあつたが、この伺書こそ東京の市

区改正ならびにその後の都市計画行政の原点をなすものだったといえる。当時の政府は、「帝都」東京の威容を少しでも誇示する熱意が大きく、「帝都」の都市水準を欧米並みに引き上げ、安政の不平等条約の改訂交渉で対等の立場に立つことを意識として大きく抱き続けていた夢であった。

このような事情に加えて「帝都」の改造計画をさらに進めることになったものに、明治5年2月26日の大火がある。この大火は祝田町の和田倉御門内モト会津屋敷ヨリお火し、築地から銀座や馬場町一帯が殆んど灰燼に帰した。江戸の都市はかねてから大火災が多く、その惨状と復旧に治世者は心を痛めていた。明治5年2月の時は、東京府知事は由利公正であったが、旧利根守は火災の翌日正座に赴き、焼跡を煉瓦建築で再興すべきことを進言し、外国の都市に倣って広々とした道路を作るよう主張し、結局5周の中興で銀座に大通りを作ることになった。

政府は、外国人技師(ウォートルス、フローラン、プラントン、スモドレー、マコーベン)に意見を求め、結局ウォートルスが煉瓦街建設の任にあたることになった。復旧工事は明治5年3月から開始され、同8年5月に洋式煉瓦街が完成し、10年に竣工をみた。ウォートルスは当初ロンドンの目抜き通りリージェント街を意識したものを作ることを考えていたが、大通りそのものはパリに似たものとなり、街路樹は松・桜・楓を使ったため、日本の感覚も加えられたものとなった。しかしながらこの銀座煉瓦街の完成には幾多の障害があり、当初は通行人も少く、政府・東京府はその対策に苦慮し、東京の市街地をさらに洋式に改造するのを断念せざるを得なかった。このことは後述の東京の都市形成や道路行政に大きな影響を与えることになった。

2. 東京改造計画の出現

銀座煉瓦街の建設が明治10年に一段落した後、政府では新しい観点からの東京の改造計画が必要になっていった。明治12年12月に第七代東京府知事に松田道之が就任したが、この知事時代に5回に及び未曾有の大火が日本橋、神田、四谷地区で発生し、東京の商工業機能に大きな打撃を受けていた。このため松田知事は、防火対策については日本橋・京橋・神田三区内に防火線路を設定、家屋制限ノ法ヲ設ケ、防火井ヲ作り、築地經子橋南へ丁堀間及浜町川神田川間ニ新渠ヲ鑿チ、又神田堀ヲ拓鑿シテ浜町川ニ通スる事業を進めた。さらに市区改正については、明治13年5月市区改正と品海築港の案をまとめて、翌6月府会に提出している。これは道路を中心とした市区改正計画と、横浜の築港と東京に移す品海築港計画とをあわせた案で、「東京中央市区劃定之向題」と題されるものであった。その趣旨は、東京は全国首府であるにもかかわらず、市街地の街衢の錯雑さは名状しがたく、石室板屋が相対し、長島端殿が相隣りとなっており、相次ぐ大火で大惨事が起り、伝染病が蔓延して忍びがたい状態にあることなどを述べ、そのためには中央市区を劃定し、公共建物の整備、街路の変更新道の開設、新川の開鑿等おおよその項目の施策をあげてその必要性を述べ、このためには物品入市の税をとり、これら施策整備に充てようというものであった。さらに東京湾の築港については、欧米に比肩できる港を持つた大都市につくりあげる必要があることを問題提起している。

丁度この時期に「東京五省雜談」の主筆を務めていた田口卯吉により、東京改造論や築港論が五省誌、政党残肉誌等によって主張されていた。田口は「東京論」の中で「国家百年の慮なければ一朝の患あり」という書出しで、自己の考え方を展開し、堅牢無比の官衙と建築すべきことを主張している。このようなことから、田口の主張は松田府知事以降の行政にも、大きな影響を与えることになっていく。

東京府知事松田道之は、明治13年11月市区改正取調委員を東京府廳内に設置して、市区改正と築港事業の検討を開始し、また「東京市区改正ノ輿論ヲ興起セシムル」ということで、新聞広告によって各界の所見を求めた。この委員会では委員の中から、東京に横浜以上の築港施設を行い、東京のいっそうの発展に備えようという意見が出され、翌明治14年1月から調査が開始され、5月に一通りの調査が終了している。このときの築港計画には、河川案と海港案の2案が出され、そのために内務省技師ムルドルに検討を依頼したが、ムルドルは同年12月に別の2案を出してまたため決定案を見るに至らず、翌明治15年7月松田東京府知事は、現職のまま病没する事態が起った。松田知事死去の後、直ちに東京府知事に任命されたのが芳川顯正である。

3. 東京市改正計画の成案化と品海築港計画の涸渇

(1) 計画の立案・審査会審議

明治15年7月内務少輔のままで東京府知事に任ぜられた芳川顯正は、府知事と同じように東京の市改正の必要性を痛感し、部下を督励して2年間にわたる調査を進め検討を重ね、明治17年11月14日、内務卿山縣有朋に、「市改正の儀に付上申」と上呈した。この中で府知事芳川は「惟ミルニ東京市街ノ起原ハ皆テ論セス、昔者徳川氏ノ覇ヲ此地ニ開カレシヨリ、戸口頗ニ増加シ、識ラズ知ラス竟ニ東海ノ一大都会トハ成タルモノナリ。故ニ其区画ノ大小及街路ノ広狭等ニ於ケル、所謂大名ノ路大通等ノ数部ヲ除クノ外ハ、概ネ人々ノ欲スル所ニ随テ家屋ヲ築造セシメタル者ニシテ、固ヨリ今日ノ盛大ヲ預期シテ一定ノ部署ヲ定メタル者ニアラサルハ、道中ニ一定ノ度ナク、市街ニ齟齬ノ状ヲケルヲ以テ知ルヘキナリ、然レニ當時ニ在テハ、車馬ノ通行稀クニシテ、吾人ノ不便ヲ感スルコトナカリシト雖、輒今西州ノ文ハ東洋セシヨリ、馬車人力車電信及鉄道馬車等盛ニ行ル、ノ今日ニ至リテハ、從來ノ道路既ニ狹隘ニ堪エス、通行ノ人々頗ル危険ヲ極メ、右往左茲、輒モスレハ車馬ノ蹄圧スル所トナリ、又河渠ノ疏通不十分ニシテ貨物ノ運搬ニ不便ヲ計フルモノ多キニ至レリ。是レ改正ノ今日ニ至ムコト能ハサル所以ニシテ、卑職カ日夜憂慮バニ措クコト能ハサル所ナリ。」と述べて東京の窮状を訴えている。また芳川は「改正ノ事タル、至大至重ニシテ一朝一夕ニ能ク其調査ヲ完了スヘキニ非カルヲ以テ、止ムコトヲ待ス目亦ノ急施ヲ要スルモノハ、其市街損失等ノ時々裁可ヲ至テ逐次其改良ニ着手シタルモ、独リ奈ノ只ター局部ノ工事ニ止マリ、且其時々ノ詮議ニ出ルカ故ニ、全体ヨリミテ見ルトキハ、首尾相合ハス方後相整ハス、實ニ姑息ノ嫌ヲ免レサルナリ。」と從來の市改正の計画が、その体系は欠けていたことを指摘している。続いて「馬モ無民ヲ以テ目仕シ、府下永遠ノ利益ヲ図ランニハ先ツ市街全般改良ノ規模ヲ定メ、而後其事ノ緩急ヲ計リ、至急ノ場ハ尤モリ着手シ、漸次其歩ヲ進メ、以テ遂ニハ市街全部ニ普及セシム可キナリ。」と市改正について、改良主義を主張している。

またこの上中に副えられた意見書の中では、フランスのパリやイギリスのロンドンの都市の成立過程を比較させるが、東京の市改正計画について「中央区ノ劃定スルコトヲ止メ、市全体ノ改正ヲ計画セシムコト、案ノ最得タルモノト謂バシ」とし、さらにパリ及びロンドンの都市面積と人口密度と東京と比較させるが、「東京市ニ於テモ現今十五区(中略)甚シキ競争ナカルヘシト信ス」と述べ、市改正を市域内で実施することを当然としている。さらにこの意見書の中では、計画が道路、橋梁、河川の改正に止まっていることについては、次のように述べている。然レニ、此案ニ載スル所ハ只道路橋梁及河川ノ改正ニ止マリ、市域内ニ於テ施行セラル得カル最要ナル家屋ノ制、水道ノ布置及下水ノ設等ニ及ハサルヲ以テ憾トスル者アルヘシ。然レトモ意フニ道路橋梁及河川ハ本ナリ、水道家屋下水ハ末ナリ。故ニ先ツ其根本タル道路橋梁及河川ノ設計ヲ定ムル時ハ、他ハ自然容易ニ定ムルコトヲ得ヘキ者トス。而シテ其下水水道ノ如キハ既ニ計画ヲ定メ、其順序亦決シ、今方ニ上司ニ對シテ同中に属セリ。是レ此案ニ載セサル所以ナリ。」そして上申意見書の最後に「多平ヲ至過スルニ随テ識ラズ知ラス宏大壯麗ノ觀ヲ呈シ、市街井葦道路平坦人往キ車來ルモ相賑ヘコトナク、馬駟セム牛奔ルモ相傷クコトナク、万客企業百貨競奏シ、東洋ノ一大都府トナルヲ期シテ待ツヘキナリ。」と結んでいる。芳川知事が東京の将来にいかの期待を抱いていたのがよくわかる。

この市改正計画の概要は次の通りである。

「道路」

一、道路ノ等級ハ一等ヨリ五等ニ別シ、其中員等左ニ場ウ。

一、一等ノ道路ハ員十五間ト十二間ノ二類トシ、其一類ハ左右各三間ノ歩道ヲ設ケ中央九間ヲ車馬道ト爲シ、二類ハ左右各二間半ノ歩道ヲ設ケ中央七間ヲ車馬道トス。

二、二等ノ道路ハ員十間ト定メ左右各二間ノ歩道ヲ設ケ中央六間ヲ車馬道トス。

三、三等ノ道路ハ員十間ト定メ左右各二間半ノ歩道ヲ設ケ中央五間ヲ車馬道トス。

第四等ノ道路ハ中員ヲ六回ト定メ、歩車道ヲ区別セス。

第五等ノ道路ハ中員ヲ四回ト定メ、歩車道ヲ区別セス。

以上三等以上ノ道路ハ馬車鉄路ノ布設ヲ許スヘキモノトス。然レトモ第一等ノ道路ニアラサレハ英米線ノ布設ヲ許サス。」

次に「道路ノ改設及其位置中員等」として、第一等道路から第三等道路について各等級類毎に起点・経過地・終点の各地名をあげて路線を示している。すなわち

第一等道路第一類、中員十五回のもつ、1路線

同 第二類、中員十二回のもつ、9路線

第二等道路、中員十回のもつ、22路線

第三等道路、中員八回のもつ、10路線 をあげている。

第四等道路、中員六回のもつ及び第五等道路、中員四回のもつ道路は、その数が極めて多いため回数のみに示している。

「河川」については、隅田川の改良のほか、15本の利根川の南築案を示している。

「鉄道」については、「新橋上野両停車場ノ線路ヲ接続セシメ、飯沼橋内及万世橋ノ北ニ停車場ヲ設置スヘキモノトス。」として一路線とあげ、「彼此ノ交通及ヒ貨物運輸ノ便利ヲ増進セント欲スルナリ。」と述べている。

「橋梁」については、次の通りである。

「一、橋梁ハ第一等ヨリ第四等ニ区別シ、其中員及架設ノ比例等ヲ左ニ掲グ。

第一等橋梁ハ中員ヲ拾回トシ、左右各二回ノ歩道ヲ設ケ中央六回ヲ車馬道トシ、第一等第一類ノ路線ニ架スヘキモノトス。

第二等橋梁ハ中員ヲ八回トシ、左右各一回半ノ歩道ヲ設ケ中央五回ヲ車馬道トシ、第一等第二類及第二等ノ路線ニ架スヘキモノトス。

第三等橋梁ハ中員ヲ六回トシ、左右各一回ノ歩道ヲ設ケ中央四回ヲ車馬道トシ、第三等路線ニ架スヘキモノトス。

以上中員ヲ定メ、三等以上ノ路線ハ鉄橋ヲ用ヒ、四等五等ノ路線ハ木橋ヲ架スヘキモノトス。然レトモ架橋ノ前後道路ノ等級ヲ異ニシ、或ハ三等以上ノ道路ト雖モ、鉄橋ノ架設ヲ要セサルモノハ實際ノ状況ニ応ジ多少ノ数回ヲ加フヘキモノトス。」

橋梁の場合には道路などの場合とは異なり、6葉の図面を使ってその場所を示している。

本上中意見書ノ最後ニハ項目別に建設費用とあげ、その概算費ノ総計として、23,486,468円40銭が示されている。このうち道路改修費用は22,756,774円80銭となっており、すなわち総費用に対する道路改修費用は、30.7%の割合を占めている。

なお、上中書には追伸として、「本文意見、政府ノ裁可ヲ至テ果シテ之ヲ実施スルノ概ニ至ルトキハ、夥多ノ費額ヲ要スヘキノ論ヲ俟タサルナリ。然レシテ今英資金ノ出処ヲ論セサル者ハ、年職別ニ考フル所アリ。其方法如何ニ至テハ、他日ヲ待テ政府ニ請フ所アラントス。」と述べて費用調達方法について、別途考案のあることを披歴している。

山縣有朋は、この上中を容れて翌日(明治17年11月15日)太政大臣三條実美に進達し、11月15日には太政大臣から内務卿院に裁可が示され、即日内務卿から東京府知事に指令が出され、その結果市改正審査会が開設されることとなった。

東京府知事若原正は、明治18年2月5日品海築港意見も山縣有朋に提出している。この上中において品海築港についての所見を披歴し、案は内務省の庶務人であるオランダ人ムルトルの意見を求めて作ったことを述べ、外国諸港の成立過程を示して、築港の必要性を訴えている。この上中においても、市改正上中の場合と同じ

ように、費用調達方法について別途考案のあることが追伸されている。

この品海薬港にかかわる上申も、内務卿山縣有朋から大政大臣三浦実美に2月27日送達されたが、3月24日大政大臣より裁可が示され、3月26日内務卿は東京府知事に許可の指令を出し、この品海薬港案も東京市改正審査会で審査されることとなった。

若川東京府知事が別途費用の調達の仕方について考案のあることの追伸については前述したが、それが明治8年3月2日市改正品海薬港案を内務省に提出したとして、東京府知事から内務卿に提出された。内務卿はこれを3月19日に大政大臣宛稟申した。そこでは概算合計5000万円の市改正品海薬港費の捻出の仕方として、パリなどの例にならって「入府税」を徴収する旨を示しているが、これは裁可されるに至らずに終わっている。

若川東京府知事は、明治17年12月17日東京市改正品海薬港審査会の会長に任命され、また翌18年1月22日～23日に計16人の審査委員が任命され、2月20日第1回の審査会の開議となり、10月12日第13回目の開議を以て東京市改正品海薬港審査が終了し、その結果は東京市改正審査会長内務大輔(明治18年6月13日若川は、内務大輔に任じ、同日付で工部少輔海軍少将が東京府知事に任命されている)若川照正名で内務卿に復申された。この復申に至るまでの審査会では、パリが東京の理想的な都市像として求められていたことがわかる。なお、この復申には、当初の市改正計画にはなっていた「遊園の設置、商法会議所及び共同取引所の建築、魚鳥蔬菜市場及び屠畜場の改良、演劇及歌舞音曲場の設立」がおりてきている。さらに東京市改正局の設置が提議されている。しかしこの時の品海薬港案は、後日櫻井からの反対、政府機構の大改革等の事情が重なり廃案となっている。審査会は、明治18年12月8日～11日にかけて、委員全員が委員としての職から免ぜられている。

(2)市改正条例の元老院へ付議

政府は、東京府知事若川照正から提出された上申書を検討し、明治21年3月17日内閣総理大臣伊藤博文は、「東京市改正条例」の案全16ヶ条を具して元老院会議に付議した。元老院は3月26日第1回議を開いたが、このとき大木議長及議員52名(旧公卿、雄藩出身の華族、旧幕臣出身の明治派官僚、旧藩藩出身の高級官僚、学識経験者その他から成る)の出席があり、内閣委員として法制局長事務官が草案の趣旨と逐条の説明を行った。

その言わんとするところは、内務大臣の監督下に東京市改正委員会を設置する、市改正費調達のために、地租割、営業税、執務税、家屋税、酒税などの特別税を府内各町の住民に賦課する、またその費用を補助する目的から「官有河岸地」を下付して、その収入を全費の一部に充てる、東京府知事が事業と執行する、公債の発行を許可する、市改正の事務は府知事の責任とあることなどであった。しかしこの第1回議では、数多くの反対や疑問、意見が出され、厳しい批判を受けることとなった。このため第2回議が4月4日及び6日に開かれ、5人の調査委員が出席者の中から選ばれ、6月15日再び第2回議が開かれ調査委員から、市改正条例が不当である旨の報告があり、議論を重ね最後議長が討議を打ち切り、採決により起立者多数をもって廃案とした。一方で内閣総理大臣から本案について議決上奏の要請があったことが伝えられたため、第3回議が開かれたが、やはり多数をもって本案は否決廃案となった。

(3)東京市改正条例の公布

政府は元老院会議での否決があったため、内務大臣山縣有朋と大蔵大臣松方正義は、明治21年7月連署の上、東京市改正条例を閣議に提出し、元老院の審議内容に逐一反対意見を述べた。結局閣議は両大臣の主張を容れて、元老院の否決を無視して、東京市改正条例を公布することに決し、明治21年8月16日勅令第68号をもって公布するに至ったのである。

(4)東京市改正土地建物処分規則及び東京府内清酒輸入規則の公布

政府は、明治21年12月5日「東京市改正土地建物処分法」を元老院に付議した。これは勅令として公布された東京市改正条例の施行上、必要な準則となるもので、わずか6ヶ条のものであった。元老院は、12月11日から翌22年1月17日の間10日間におたり終局論議を重ね原案を修正可決したため、同年1月28日規則が公布となった。

さらに政府は、明治21年12月8日「東京府区内清酒輸入規則」を元老院に付議し、同月13日元老院はこれを審議し、即日原案を無修正で決し、政府は明治21年12月9日これを公布し、明治22年1月1日から施行となった。この規則によって清酒税が東京市改正費に充てられることになり、明治33年4月1日に実施された東京市改正条例の改正によって削除されるまでの11年3ヶ月にわたり、東京市改正事業の有力財源となっていた。

(5) 東京市改正委員会の設置・審査・復中

明治21年8月16日付の勅令によって、東京市改正条例が公布された結果、市改正委員会が設置され、その中央的組織、議事規則など一連の事務作業が進められた。東京市改正委員会の委員長には、茅川照正内務次官が就任し、委員には内務省、大蔵省、農商務省、逓信省、陸軍省、警視庁、東京府の各関係職員、東京府日本橋区長、東京府会議員合計25人を以て構成され、臨時委員として鉄道省職員及び商工会議所会員合計4人が任命されている。

委員会は21年10月5日に第1回の会議を開き、これ以降28年余にわたり市改正事業が進められることとなった。東京市改正の計画については、案として3段階があることになる。すなわち明治17年11月14日の東京府知事提議のものを第1案、明治18年10月12日における東京市改正審査会の査定のもを第2案として、本委員会が審議した計画を第3案とするものである。委員会は、明治22年3月5日、第28回会議でこの第3案をまとめ、市改正委員会決議復中案として議定し、3月23日委員長茅川照正は、内務大臣松方正義に復中した。内閣はこれを認可し、東京府知事は明治22年5月20日これを告示している。(なお品海築港、上水下水改良、市街鉄道の設計、家屋建築方法の規定は、さらに専門政府府による調査が必要であり、これを準備することとして、決定は行なわれていない。)

この結果、道路としては次のような等級と中員および路線が決められた。()は筆者追加を示す。

「道路」部

一、道路ノ等級及其中員等ヲ左ニ揚ケ

○オ一第オ一類	中員二十間以上	中央車馬道十二間以上	左右歩道各三間以上	(10路線)
○同 オ二類	中員十五間以上	中央車馬道十間以上	左右歩道各二間半以上	(18路線)
○オ二等	中員十二間以上	中央車馬道八間以上	左右歩道各二間以上	(20路線)
○オ三等	中員十間以上	中央車馬道六間以上	左右歩道各一間半以上	(41路線)
○オ四等	中員八間以上	中央車馬道五間以上	左右歩道各一間以上	(57路線)
○オ五等	中員六間以上	中央車馬道四間以上	左右歩道各三尺以上	(170路線)

但歩車道ヲ区別セサルコトアルヘシ

○等 外 中員六間未満

道路ノ中員ハ、将来車馬往復ノ繁劇ヲ加フヘキカ故ニ、以上ノ標準ヲ設ケ、而シテ車馬鉄路ノ布設ハ、行政上實際ノ便否ヲ勘査シ、其得失ヲ計リテ處分スヘキモノナリト雖モ、往復繁劇ノ路線ヲ除キ、川沿其他支障ナシト認めヘキ路線ヲ選ビテ、或ハ之ヲ布設ヲ許可スヘキモノトス。

河川ノ部 橋梁ノ部、鉄道ノ部、公園ノ部、市場ノ部、火葬場及火葬墓地ノ部」筆者略。

(6) 市改正計画事業の施行

これらの事業は、明治22年1月1日から、明治21年度事業として実施に移され始めた。事業は火災の焼失跡地から始められ、もっぱら道路の拓中、下水の施設、河川の改修事業が行なわれた。しかし明治24年からは、市改正の臨時事業であった上水道改良工事が本格的に行なわれることとなったため、道路事業は十分な効果を上げることが不可能となつて行った。すなわち、明治22年1月から32年末に至る11年間のうち、殊に明治25年度からの8年間の市改正事業は、水道改良事業が主位を占めていたのである。またこの間に日清戦争(明治27~28年)のために、道路事業は十分な進捗をあげることはできなかった。

(7) 市区改正の速成計画と実施

市区改正事業がはかばかしくない状況のため、明治30年10月12日の市区改正委員会において、市区改正速成の建議が出され、そのための調査が開始された。その結果明治33年5月7日の会議で、市区改正速成計画が議決され、1500万円の東京市公債を募集し、5ヶ年の継続事業として事業の迅速化をはかることとなった。この市区改正速成計画案で道路事業については、次の選択基準が決められた。

「一、路線は、大抵左ノ標準ニ依リ、之ヲ模範ス

甲、中央市区ニ在リテ交通頻繁ナル路線

乙、市ト市外トノ連絡上必要ナル路線

丙、市内各部ノ連絡上必要ナル路線

丁、一路線(中大部分)改正ヲ終リタル残部ノ整理

二、模範路線ニ対スル工事施行ノ順序ハ、豫メ之ヲ定メス、其都府本会ノ決議ヲ至テ之ヲ定ム

三、模範路線以外ノ調査図面ニ記載シタルカ如シ」

これらの案は市区改正条例改正案の一部を裏書きするものであるが、しかし明治34年の帝国議会でこの改正案は否決されてしまった。そこで市区改正委員会は、明治35年2月5日市区改正調査委員の主張に係る内務・大蔵大臣への建議案を決議し、市区改正条例は改正された。市区改正委員会も東京市改正設計を明治35年10月30日可決し、東京市はこれを36年3月31日告示するに至っている。

この告示のうち道路の計画について、明治22年5月20日の計画と比較すると、オーストラリアの中央車道中員を6周以上から7周以上に1周増加させている代り、中員の周末部の等外道路は、すべては消している。そして各等級の道路とも路線網の中大減少をはかっている。

ところが明治37年日露戦争の勃発により、東京市改正事業費は緊縮化を余儀なくされた。戦後、市区改正委員会は、明治39年6月27日を以て麹町、京橋、日本橋、神田、本町、芝、赤坂、浅草、深川の各区内のうち、とくに重要な路線について整備することを議決している。しかしながら、これでもなお工事を実施するには、1800万円の必要とされるため、明治39年7月英貨150万ポンドの外債を起し、道路の速成、現在公債の償還、隅田川口改良工事を実施することを決め、さらに臨時市改正局を設け、明治39年4月に旧局が廃止されるまでの間に速成事業を進めたが、これらの事業は特に市営電車の特許線に当る道路を中心としたものであった。この結果、大正5年末、総延長170キロメートル余(123路線)の道路・橋梁事業を以て、一通りの完成をみるに至った。(なお、このとき完成事業は60キロメートル余であった。)

結局、明治22年1月の東京市改正事業開始以来大正5年末に至る28年間、道路の改正をはじめ改良水道の整備、橋梁の改良、河川の改修、下水の布設、公園の開設、埋地の埋築などが、総事業費5,385万円で投入して実施されたが、そのうち道路の建設費に投入された事業費は2,595万円で(48%)であった。

結語

明治から大正初期に至る東京の市区改正事業は、東京の現在の都市構造を決定づけたことで、重要な意義があるといえる。28年間にわたる市区改正事業には、幾多の障害が重なり続出し、当初の計画から後退した形ではあったが、とにかく事業にけじめをつけたいことは評価されるものである。道路にかぎらず橋梁、河川、鉄道、公園、築港等の都市の公共整備が、いかに観事業であるかを痛感する次第である。

主要参考文献

銀座・東区街の建設 東京都 昭和30年3月

市区改正と品海築港計画 東京都 昭和51年9月

東京市史(市街篇)68~70 東京都 昭和51年~54年

東京市改正事業誌 東京市改正委員会 大正2月

東京市改正委員会議定録

東京百年史(初巻・三巻)

東京市改正条例(明治11~13)

東京市改正

東京都 昭和47年3月

雑誌「都市問題」55・6・9 昭和39年6月3~9日

都市計画公論集(野間) 昭和43年